Anlage Nr. 7

Schiedsspruch Nr. 26

Eisenbahnen

Abtretung von Räumlichkeiten

Die alliierten Delegationen wünschen die Bestimmungen, die für die reichseigenen Immobilien festgelegt worden sind, zur Anwendung zu bringen. Die deutsche Delegation ist der Ansicht, daß es geboten ist, für Übergabe von Räumlichkeiten, Lägern usw. einen dem in der Gegend üblichen Mietzins entsprechenden Betrag anzurechnen mit einem Aufschlag für die infolge außerordentlicher Abnutzung notwendig gemachten Instandsetzungsarbeiten verursachten Kosten.

Die Auffassung der alliierten Delegationen beruht auf der Tatsache, daß nach dem deutschen Gesetz vom 30. August 1924 über die »Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft« die Reichsbahnen mit Einschluß aller Immobilien Eigentum des Reiches sind und bleiben und daß demgemäß die für die reichseigenen Gebäude und Grundstücke festgelegten Bestimmungen in gleicher Weise hinsichtlich der von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Besatzungsarmeen zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten, Lägern usw. ... Anwendung zu finden haben.

Mit der deutschen Delegation bin ich der Meinung, daß dieses Argument für die uns beschäftigende Frage nicht entscheidend ist.

Die einen Bestandteil der Reichsbahn bildenden Immobilien werden — unabhängig von der Tatsache, daß das Reich ihr Eigentümer geblieben ist — der D. R. G. zur Verfügung gestellt, damit letztere in Gemäßheit des Sachverständigenberichtes die Bahnen auf rein kaufmännische Art betreibe. Überdies sind nicht nur die Finanzen der Bahnen vollständig von denen des Reiches getrennt worden, sondern der Betrieb besagter Bahnen ist sogar einer selbständigen juristischen Persönlichkeit, eben der D. R. G., anvertraut worden. Drittens hat der Dawes-Bericht vorgeschrieben, welche Summen als Teil der von Deutschland kraft des Versailler Vertrages zu leistenden Zahlungen von den deutschen Reichsbahnen aufgebracht werden müssen.

Die Lage ist also die, daß die selbständige juristische Person der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht nur das Recht hat, die deutschen Reichsbahnen und demzufolge auch die dazugehörigen Immobilien und Grundstücke so gewinnbringend wie möglich zu betreiben, sondern sogar dazu verpflichtet ist, wohingegen ihr Beitrag zu den Kriegsentschädigungen von dem Dawes-Berichte limitativ festgesetzt worden ist. Aus obigem scheint mir hervorzugehen, daß es vom juristischen Standpunkt nicht richtig wäre noch auch den Grundsätzen des obenerwähnten Berichtes entspräche, wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gezwungen würde, Immobilien oder Teile von Immobilien ohne Entschädigung den Alliierten zur Verfügung zu stellen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft kann aus diesem Anlaß Entschädigungen vom Reich verlangen, und der Betrag besagter Entschädigungen muß nach den gewöhnlichen Vorschriften auf die Annuitäten des Dawes-Planes Anrechnung finden.

Demzufolge bin ich der Ansicht, daß es gerecht ist, daß bezüglich der in Rede stehenden Immobilien die für die dritten Personen gehörigen Immobilien festgesetzten Bestimmungen anzuwenden sind.

Der Paragraph B II des Codex-Entwurfes muß also folgendermaßen lauten:

> XV. — **Abtretung von Räumlichkeiten** — Für die Übergabe von Räumlichkeiten, Lägern ..... usw. ..... sollen die für die den Privaten gehörigen und von den Alliierten beschlagnahmten Immobilien festgesetzten Bestimmungen Anwendung finden.

Den 23. März 1925. gez. **Patijn**

Annexe N° 8

Décision arbitrale N° 27

Chemins de fer d'intérêt secondaire

Déduction de l'impôt sur les transports

Les Délégations alliées estiment que pour les transports sur les chemins de fer secondaires exécutés conformément à l'Arrangement rhénan sous couvert d'un ordre de transport, les tarifs devront être calculés déduction faite de l'impôt *(Beförderungssteuer),* tandis que la Délégation allemande s'oppose à cette déduction.

La Délégation allemande fait ressortir que l'article 9 de l'Arrangement rhénan n'exonère les troupes alliées et associées et leur personnel que du paiement des impôts et taxes allemands *directs,* que la « *Beförderungssteuer* » est une taxe indirecte et que les Alliés sont par conséquent tenus à la payer.

C'est également mon avis que la « *Beförderungssteuer* » doit être rangée parmi les taxes indirectes, mais il ne s'ensuit pas que le montant de l'imputation du chef des transports exigés par les Alliés sur les chemins de fer secondaires devra être calculé sur la base de tarifs englobant ladite taxe. La tâche de notre Comité en effet ne consiste qu'à décider quelles imputations devront avoir lieu en raison des prestations des articles 8 à 12 de l'Arrangement rhénan, et je ne puis pas voir comment le paiement d'un impôt par les Alliés pourrait jamais être considéré comme une prestation de la part du *Reich.*

Dans l'occurrence la prestation de la part de l'Allemagne consiste à transporter par l'entremise de Compagnies privées des troupes et leur personnel sur les chemins de fer secondaires. Les frais devront en être imputés en tenant compte du principe généralement suivi dans le Règlement, à savoir que le montant de l'imputation devra être basé sur le prix de revient. Comme dans tous les cas analogues réglés jusqu'ici, le montant de l'indemnité payée par le *Reich* à la Compagnie de transport devra être imputé, pour autant que cette indemnité ait été jugée nécessaire et raisonnable. Étant donné que si la Compagnie avait encaissé la « *Beförderungssteuer* » des Alliés, elle aurait dû en transférer le montant au *Reich*, ce dernier n'aura pas à indemniser la Compagnie pour le non-paiement par les Alliés de l'impôt. Il résulte de ce qui précède qu'il ne devra, à mon avis, pas être tenu compte de l'impôt dans la fixation du montant de l'imputation.

La Délégation allemande a fait valoir en outre: que si les Alliés ne paient pas d'une façon ou d'une autre la « *Beförderungssteuer* » le *Reich* est frustré d'une recette alors que le Rapport des Experts est parti de l'hypothèse que toutes les recettes que le *Reich* pourrait obtenir de ses différentes sources de revenus rentreraient dans ses caisses; que cet argument porte d'autant plus dans le cas de la « *Beförderungssteuer* » parce que dans le Rapport lui-même il a été fixé un montant (c'est-à-dire 250 millions de marks-or en 1925 et 290 millions de marks-or en 1926 et les années suivantes), qui devra être tiré du rendement de cet impôt pour les paiements de réparations; que si les Alliés sont exonérés de cet impôt, le montant dont le rendement total de la « *Beförderungssteuer* » sera réduit, devra être prélevé sur les recettes, qui, selon le Rapport des Experts, étaient destinées à assurer l'équilibre du budget du *Reich* et la stabilisation du mark; qu'en conséquence si les tarifs en question étaient fixés déduction faite de l'impôt, on agirait à l'encontre des principes du Rapport des Experts.

Anlage Nr. 8

Schiedsspruch Nr. 27

Sekundärbahnen

Abzug der Beförderungssteuer

Die alliierten Delegationen sind der Ansicht, daß für die gemäß dem Rheinlandabkommen und gedeckt durch einen Transportbefehl auf den Sekundärbahnen ausgeführten Transporte die Tarife unter Abzug der Beförderungssteuer zu berechnen seien, während die Deutsche Delegation sich diesem Abzug widersetzt.

Die Deutsche Delegation macht geltend, daß Artikel 9 des Rheinlandabkommens die alliierten und assoziierten Truppen und ihr Personal nur von der Zahlung der direkten deutschen Steuern und Abgaben befreie, daß aber die Beförderungssteuer eine indirekte Steuer sei, und daß demgemäß die Alliierten zu ihrer Zahlung verpflichtet seien.

Es ist auch meine Auffassung, daß die Beförderungssteuer unter die indirekten Steuern zu rechnen ist, daraus folgt aber nicht, daß der Betrag der Anrechnung für die von den Alliierten auf den Sekundärbahnen geforderten Transporte auf Grundlage von besagte Abgabe in sich schließenden Tarifen zu berechnen sei, die die genannte Steuer mit umfassen. Die Aufgabe unseres Komitees besteht in der Tat nur darin, zu entscheiden, welche Anrechnungen wegen der Leistungen nach Artikel 8 bis 12 des Rheinlandabkommens zu erfolgen haben, und es ist mir nicht ersichtlich, wie die Zahlung einer Steuer durch die Alliierten jemals als eine Leistung von seiten des Reichs betrachtet werden könnte.

Im vorliegenden Fall besteht die Leistung von seiten Deutschlands darin, durch Vermittelung privater Gesellschaften Truppen und ihr Personal auf den Sekundärbahnen zu befördern. Die dadurch verursachten Kosten müssen unter Berücksichtigung des im Codex allgemein befolgten Grundsatzes Anrechnung finden, daß der Betrag der Anrechnung auf den Gestehungspreis zu gründen ist. Wie in allen bis jetzt geregelten analog gelagerten Fällen muß der Betrag der vom Reich an die Transportgesellschaft entrichteten Entschädigung insoweit angerechnet werden, als diese Entschädigung als notwendig und angemessen erachtet worden ist. In Anbetracht dessen, daß, wenn die Gesellschaft die Beförderungssteuer der Alliierten eingenommen hätte, sie ihren Betrag an das Reich hätte abführen müssen, hat letzteres die Gesellschaft für Nichtzahlung der Steuer durch die Alliierten nicht zu entschädigen. Aus dem bisher Gesagten ergibt sich, daß meines Erachtens bei der Festsetzung des Betrages der Anrechnung die Steuer nicht zu berücksichtigen ist.

Die Deutsche Delegation hat überdies geltend gemacht: Wenn die Alliierten nicht auf die eine oder die andere Weise die Beförderungssteuer entrichteten, werde das Reich um eine Einnahme gebracht, während doch der Sachverständigenbericht von der Hypothese ausgegangen sei, daß alle Einnahmen, die das Reich sich aus seinen verschiedenen Einnahmequellen beschaffen könne, auch wirklich in seine Kassen flößen; dieses Argument habe umsomehr Gewicht, wo es sich um die Beförderungssteuer handele, weil im Bericht selber ein Betrag (nämlich 250 Millionen Goldmark im Jahre 1925 und 290 Millionen Goldmark im Jahre 1926 und den folgenden Jahren) festgesetzt worden sei, der für die Zwecke der Reparationszahlungen aus dem Aufkommen besagter Steuer zu entnehmen sei; wenn die Alliierten nun von dieser Steuer befreit würden, müsse der Betrag, um den das Gesamtaufkommen der Beförderungssteuer gekürzt würde, aus den Einnahmen entnommen werden, die doch nach dem Sachverständigenbericht dazu bestimmt waren, das Gleichgewicht des Reichshaushalts und die Stabilisierung der Mark sicherzustellen; wenn demgemäß die in Rede stehenden Tarife abzüglich der Steuer festgesetzt werden würden, würde man den Grundsätzen des Sachverständigenberichts zuwiderhandeln

Ce raisonnement n'a également pas pu me convaincre. Il part de la thèse que les Experts comptaient sur une contribution de la part des Alliés dans la « *Beförderungssteuer* ». Ceci me paraît surtout peu vraisemblable en raison du fait que l'Allemagne est obligée, en vertu de l'Arrangement rhénan, d'effectuer le transport de troupes par chemins de fer gratuitement. Il paraît difficile d'admettre que les Experts aient néanmoins considéré ce transport comme une source de recettes pour le *Reich*. En outre la Délégation allemande ne tient pas compte dans son raisonnement du fait que pendant l'examen des finances allemandes par les Experts, l'impôt en question était bien payé par les Compagnies de chemins de fer secondaires, pour le transport des Alliés, mais que le *Reich* remboursait sous forme d'indemnisation un montant égal à ces Compagnies pour autant qu'il s'agissait de transports visés ci-dessus exécutés sous couvert d'ordres de transport? Si, par contre, il n'est pas tenu compte dans l'imputation du montant de l'impôt, et si par conséquent le *Reich* n'est plus tenu d'indemniser les Compagnies de ce chef, rien n'est en réalité changé dans la situation financière de l'Allemagne, telle qu'elle se présentait pendant l'examen des Experts. Il ne me paraît donc pas incompatible avec ce rapport que l'impôt soit déduit des tarifs pour les transports en question.

En raison de ces considérations je suis d'avis que le montant de l'imputation pour transports sur les chemins de fer secondaires exécutés conformément à l'Arrangement rhénan sous couvert d'ordres de transport devra être calculé sur la base de tarifs dans lesquels il ne sera pas tenu compte de la « *Beförderungssteuer* ».

Je m'abstiens cette fois-ci de donner la rédaction d'une disposition, étant donné que pour la partie du Règlement dans laquelle cette décision arbitrale devra figurer, le texte définitif n'a pas encore été établi.

La décision arbitrale ci-dessus s'appliquera également aux tramways en ce qui concerne les transports de service seuls considérés comme constituant des prestations.

Le 25 mars 1925. Signé: **Patijn.**

Diese Schlußfolgerungskette hat mich ebenfalls nicht zu überzeugen vermocht. Sie geht von der These aus, daß die Sachverständigen bei der Beförderungssteuer auf einen Beitrag von seiten der Alliierten gerechnet hätten. Dies erscheint mir vor allem wegen der Tatsache wenig wahrscheinlich, daß Deutschland kraft des Rheinlandabkommens verpflichtet ist, den Transport von Truppen auf dem Schienenwege kostenlos vorzunehmen. Es fällt einem nicht leicht, zugeben zu sollen, daß nichtsdestoweniger die Sachverständigen besagte Transportleistung als eine Einnahmequelle für das Reich angesehen hätten. Überdies läßt die Deutsche Delegation bei ihrer Überlegung die Tatsache außer Betracht, daß während der Untersuchung der deutschen Finanzen durch die Sachverständigen die in Rede stehende Steuer zwar von den Sekundärbahngesellschaften für die Beförderung der Alliierten entrichtet wurde, daß aber das Reich in Gestalt einer Entschädigung besagten Gesellschaften einen gleichen Betrag zurückzahlte, insofern es sich um die oben beregten auf Grund von Transportbefehlen ausgeführten Transporte handelte. Wenn dahingegen bei der Anrechnung der Betrag der Steuer unberücksichtigt bleibt, und wenn demzufolge das Reich nicht mehr gehalten ist, die Gesellschaften aus diesem Anlaß zu entschädigen, so ist in Wirklichkeit an der finanziellen Lage Deutschlands, so wie sie sich während der Untersuchung der Sachverständigen darstellte, nichts geändert. Es scheint mir also mit dem Sachverständigenbericht nicht unvereinbar, daß für die in Rede stehende Beförderung die Steuer von den Tarifen abzuziehen ist.

Wegen obiger Erwägungen bin ich der Ansicht, daß der Betrag der für gemäß dem Rheinlandabkommen und gedeckt durch Transportbefehle auf den Sekundärbahnen ausgeführte Transporte vorzunehmenden Anrechnung auf Grund von Tarifen zu berechnen ist, bei denen die Beförderungssteuer außer Ansatz bleibt.

Dieses Mal nehme ich davon Abstand, die Fassung einer Bestimmung auszuarbeiten, da für denjenigen Teil des Codex, in dem vorliegender Schiedsspruch seine Stelle zu finden hat, der endgültige Wortlaut noch nicht festgelegt worden ist.

Obiger Schiedsspruch soll auch auf die elektrischen Bahnen hinsichtlich der dienstlichen Fahrten Anwendung finden, die allein als Leistungen gelten.

Den 25. März 1925.

gez. **Patijn**

Annexe N° 9

Décision arbitrale N° 28

Chemins de fer secondaires et tramways

(Droits à imputation du chef de la continuation sur l'ordre des Alliés, de l'exploitation de lignes déficitaires ou du fait que les Alliés s'opposent à des mesures envisagées pour ces lignes par les Autorités allemandes)

La Délégation allemande désire qu'il y ait imputation si les Alliés exigent la continuation de l'exploitation de lignes ou de tronçons de lignes de chemins de fer secondaires ou de tramways et également si les Alliés s'opposent à des mesures proposées pour améliorer les résultats financiers de l'exploitation de lignes de cette nature. Les Délégations alliées ne peuvent se rallier à cette proposition, craignant qu'elle ne donne lieu à des abus et à des difficultés.

Il ne me paraît pas douteux que, si l'Autorité compétente allemande ou la direction d'une Compagnie a décidé de mettre fin à l'exploitation d'une ligne ou tronçon de ligne de chemin de fer secondaire ou de tramway et que, si cette décision ne peut être exécutée par suite de l'opposition des Alliés, la continuation de l'exploitation doit être considérée comme une prestation tombant sous le coup de l'art. 10 de l'Arrangement rhénan. Selon les principes suivis dans le Règlement, il devra y avoir imputation de ce chef. J'estime qu'il est équitable d'insérer une disposition à cet effet.

Il incombe aux Commissions d'Evaluation de prévenir des abus. Elles devront acquérir la conviction que l'intention de mettre fin à l'exploitation n'est pas simulée afin d'obtenir de cette façon une indemnisation pour les pertes subies sur certaines lignes ou tronçons de lignes, mais que l'exploitation ne serait réellement pas continuée, si les Alliés ne l'avaient pas exigé. Ainsi, la preuve de l'intention d'arrêter l'exploitation d'une ligne de tramways communale ne pourra par exemple certainement pas être admise, pour autant que l'autorité compétente n'aura pas pris une décision définitive à cet effet.

La Délégation allemande désire en outre qu'il y ait imputation, si les Alliés s'opposent à des mesures tendant à améliorer les résultats financiers de lignes déficitaires. Sans vouloir nier que des cas de cette nature justifiant une imputation peuvent se produire, l'insertion d'une disposition aussi vague que celle désirée par la Délégation allemande n'est pas recommandable. En égard aux relations continuelles existant entre les autorités d'occupation et les directions de chemins de fer secondaires et de tramways, les conséquences pratiques d'une pareille disposition ne sont pas à prévoir. Elle risquerait de devenir une source de frictions et de difficultés. En outre les Commissions d'Évaluation auraient à répondre continuellement à des questions insolubles, étant donné qu'elles auraient à établir si, et jusqu'à quel point, les mesures proposées du côté allemand, mais auxquelles les Alliés s'opposent, auraient réellement pu contribuer à l'amélioration des résultats financiers de l'exploitation.

En raison des considérations précédentes j'estime qu'il est nécessaire de limiter la disposition à insérer au premier cas visé par la Délégation allemande.

Anlage Nr. 9

Schiedsspruch Nr. 28

Sekundärbahnen und elektrische Bahnen

(Rechte auf Anrechnung aus Anlaß der auf Befehl der Alliierten erfolgten Weiterführung von mit Unterbilanz arbeitenden Linien oder anläßlich der Tatsache, daß sich die Alliierten den von deutschen Behörden für besagte Linien geplanten Maßnahmen widersetzen)

Die deutsche Delegation wünscht, es solle eine Anrechnung erfolgen, wenn die Alliierten den Weiterbetrieb von Linien oder Linienteilstücken von Sekundär- oder elektrischen Bahnen verlangen, und auch wenn die Alliierten sich den zwecks Verbesserung der finanziellen Ergebnisse des Betriebes von Linien dieser Art in Vorschlag gebrachten Maßnahmen widersetzen. Die alliierten Delegationen können sich diesem Vorschlag nicht anschließen, da sie die Befürchtung hegen, er würde zu Mißbräuchen und Schwierigkeiten Anlaß geben.

Es erscheint mir nicht zweifelhaft, daß, wenn die zuständige deutsche Stelle oder die Direktion einer Gesellschaft beschlossen hat, den Betrieb einer Linie oder eines Linienteilstückes einer Sekundär- oder elektrischen Bahn einzustellen und wenn infolge des Einspruchs der Alliierten dieser Entschluß nicht zur Ausführung gelangen kann, der Weiterbetrieb als eine unter Artikel 10 des Rheinlandabkommens fallende Leistung zu erachten ist. Nach den in dem Codex befolgten Grundsätzen muß aus diesem Anlaß eine Anrechnung erfolgen. Meine Ansicht ist, daß es gerecht und billig ist, eine darauf abzielende Bestimmung aufzunehmen.

Mißbräuchen vorzubeugen liegt den Bewertungsausschüssen ob. Diese werden sich die Überzeugung zu verschaffen haben, daß die Absicht einer Betriebseinstellung nicht zu dem Zwecke vorgetäuscht wird, sich auf diese Weise eine Entschädigung für die auf gewissen Linien oder Linienteilstücken erlittenen Verluste zu verschaffen, sondern daß der Betrieb, wenn die Alliierten es nicht verlangt hätten, wirklich nicht fortgesetzt werden würde. So soll z. B. der Beweis für das Bestehen der Absicht, den Betrieb einer einer Gemeinde gehörigen elektrischen Bahnlinie einzustellen, ganz bestimmt nicht als erbracht anerkannt werden dürfen, insoweit die zuständige Stelle nicht einen endgültigen darauf abzielenden Beschluß gefaßt hat.

Die deutsche Delegation wünscht fernerhin, es solle eine Anrechnung erfolgen, wenn die Alliierten sich Maßnahmen widersetzen, die auf eine Besserung der finanziellen Ergebnisse mit Unterbilanz arbeitender Linien abzielen. Ohne leugnen zu wollen, daß Fälle dieser Art, welche eine Anrechnung rechtfertigen würden, vorkommen können, bin ich der Ansicht, daß die Aufnahme einer so unbestimmt gehaltenen Bestimmung, wie die von der deutschen Delegation erbetene, nicht empfehlenswert ist. In Anbetracht der zwischen den Besatzungsbehörden und den Direktionen der Sekundär- und elekrischen Bahnen bestehenden ständigen Beziehungen sind die praktischen Folgeerscheinungen einer solchen Bestimmung nicht abzusehen. Sie würde Gefahr laufen, zu einer Quelle von Reibungen und Schwierigkeiten zu werden. Überdies würden die Bewertungsausschüsse ständig auf unlösbare Fragen Antwort zu erteilen haben, da sie festzustellen hätten, ob und in welchem Umfange von deutscher Seite in Vorschlag gebrachte, jedoch von den Alliierten bekämpfte Maßnahmen wirklich zu einer Verbesserung der finanziellen Ergebnisse des Betriebes hätten beitragen können.

Auf Grund der obigen Erwägungen bin ich der Ansicht, daß es erforderlich ist, die aufzunehmende Bestimmung auf den ersten von der deutschen Delegation ins Auge gefaßten Fall zu beschränken.

Je suis donc d'avis que la disposition suivante devra être insérée à une place à indiquer ultérieurement par la Commission de rédaction :

« *Si les Alliés exigent la continuation de l'exploitation d'une ligne ou d'un tronçon* « *de ligne de chemin de fer secondaire ou de tramway, après que l'autorité de la* « *Compagnie exploitante a décidé d'arrêter l'exploitation, il y aura lieu d'imputer un* « *montant correspondant aux frais occasionnés par la continuation de l'exploitation* « *déduction faite des avantages financiers directs et indirects qui en résulteraient. Cette* « *règle ne s'appliquera que quand il aura été établi comme indubitable que l'exploitation* « *serait réellement arrêtée si les Alliés ne s'y étaient pas opposées.* »

Le 25 mars 1925.

Signé : **Patijn.**

Meine Meinung geht also dahin, daß folgende Bestimmung an einer späterhin von dem Redaktionsausschuß anzugebenden Stelle aufzunehmen ist:

»Wenn die Alliierten, nachdem die zuständige Stelle oder die Direktion der betriebführenden Gesellschaft die Stillegung des Betriebes beschlossen hat, den Weiterbetrieb einer Linie oder eines Linienteilstückes einer Sekundärbahn oder einer elektrischen Bahn verlangen, soll Anrechnung eines den durch den Weiterbetrieb verursachten Kosten entsprechenden Betrages, unter Abrechnung der sich etwa daraus ergebenden direkten und indirekten finanziellen Vorteile, geboten sein. Diese Bestimmung soll nur dann Anwendung finden, wenn es als unzweifelhaft festgestellt ist, daß der Betrieb wirklich eingestellt werden würde, wenn die Alliierten sich dem nicht widersetzt hätten.«

den 25. März 1925.

gez. **Patijn.**

Annexe N° 10

Procès-verbal de la séance du Comité d'Organisation des chemins de fer allemands tenue à la Haye le 19 décembre 1924

Annexe N° 10

La Haye, 19 décembre 1924.

Procès-verbal du Comité d'Organisation de la Compagnie des Chemins de fer Allemands

Présents: Sir William Acworth; MM. Leverve, Bergmann, Vogt.

Le Comité d'Organisation de la Compagnie des Chemins de fer allemands s'est réuni à la Haye, les 18 et 19 décembre 1924 pour examiner:

1° La question des tarifs applicables aux transports militaires des Armées d'Occupation, question qui lui a été soumise par la Conférence des Ambassadeurs, ainsi que par le Gouvernement allemand.

2° Diverses questions qui se sont élevées à l'occasion du transfert des Chemins de fer de la Régie à la nouvelle Compagnie.

1. Tarifs des transports des Armées d'occupation

Après avoir entendu les avis des Armées d'occupation exprimés par MM. les Colonels Libaud, Manton, Major Van Buylaere, Intendant Dumont et M. Giscard et l'opinion du Représentant de la Compagnie M. Sommerlatte,

Le Comité à donné les conclusions suivantes:

Les transports des Armées d'occupation ne doivent pas être soumis aux impôts, par suite, ils doivent être exempts du *Verkehrssteuer* et cet impôt doit être déduit tout d'abord des tarifs existants.

a) Transports des militaires

Ensuite les transports des militaires, officiers et soldats, isolés ou non, effectués en trains du service ordinaire, bénéficieront d'une réduction de 2/3 sur le tarif commercial de chaque classe.

Pour les transports des militaires effectués en trains spéciaux, la reduction sur les tarifs sera seulement de 50 %.

Les transports des bagages accompagnant les militaires bénéficieront des mêmes réductions respectives.

Enfin, le Comité a appelé l'attention des Représentants des Armées sur la convenance de ne réserver des voitures ou des compartiments pour les militaires que lorsqu'il est absolument nécessaire, car il peut en résulter inutilement une perte de recettes pour la Compagnie et une gêne pour le public.

Anlage Nr. 10

Niederschrift über die Sitzung des deutschen Eisenbahnorganisations-Komitees, abgehalten im Haag am 19. Dezember 1924

Anlage Nr. 10

Im Haag, den 19. Dezember 1924.

Niederschrift des Organisationskomitees der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Das Organisationskomitee der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist am 18. und 19. Dezember im Haag zusammengetreten, um folgende Fragen zu prüfen:

1. Die Frage der für Militärtransporte der Besatzungsarmeen gültigen Tarife; diese Frage ist dem Komitee sowohl von der Botschafterkonferenz wie auch von der Deutschen Regierung vorgelegt worden.
2. Verschiedene Fragen, die anläßlich des Übergangs der Regieeisenbahnen auf die neue Gesellschaft aufgetreten sind.

1. Tarife für Transporte der Besatzungsarmeen

Nach Anhörung der von den Herren Obersten Liband, Manton, Major van Bever, Intendanten Dumont und Giscard geäußerten Ansichten und der Meinung des Vertreters der Gesellschaft, Herrn Sommerlatte, ist das Komitee zu folgenden Beschlüssen gelangt:

Die Transporte für die Besatzungsarmeen unterliegen nicht den Steuern. Infolgedessen sind sie frei von der Verkehrssteuer, die demgemäß in erster Linie von den bestehenden Tarifen in Abzug zu bringen ist.

a. Militärtransporte

Ferner genießen die in gewöhnlichen Zügen ausgeführten Militärtransporte, und zwar Offiziere und Soldaten, ob einzeln reisend oder nicht, in jeder Klasse eine Ermäßigung von $^2/_3$ auf die normalen Tarife.

Bei Militärtransporten, die in Sonderzügen ausgeführt werden, beträgt die Tarifermäßigung nur 50 v. H.

Für Gepäck, das dieses Militär mit sich führt, werden die gleichen Ermäßigungen gewährt.

Endlich hat das Komitee die Aufmerksamkeit der Heeresvertreter auf die Zweckmäßigkeit gelenkt, Wagen oder einzelne Abteile nur im Falle der unbedingten Notwendigkeit für das Militär zu reservieren, da daraus unnötigerweise Einnahmeverluste für die Gesellschaft und Unbequemlichkeiten für das Publikum entstehen können.

b) Transports de matérial et marchandises pour les Armées

Le Comité est d'avis d'accorder en moyenne une réduction de 1/3 sur les tarifs commerciaux. Il invite les Représentants de la Compagnie et des Armées à préparer ensemble un tarif militaire sur des bases plus simples que les tarifs commerciaux et donnant en moyenne une réduction de 1/3.

Si des difficultés se présentaient dans l'etablissement de ce tarif militaire, elles pourraient être soumises au Comité lorsque ses membres se trouveront à Berlin, vers le 20 janvier prochain.

c) Les nouveaux tarifs seront appliqués aux transports militaires effectués sur la *Reichsbahn,* depuis le 1er septembre 1924 et sur les lignes de la Régie, depuis le 28 octobre 1924.

On cherchera à établir des forfaits et prendra en tous cas les mesures pour effectuer rapidement les paiements des transports à la Compagnie.

d) Paiement des travaux effectués pour les Armées

La Compagnie aura droit pour ses travaux au paiement des dépenses de matières et de personnel et de la majoration pour frais généraux réclamés au public, mais avec une une réduction d'un tiers de cette majoration.

b. Material- und Gütertransporte für die Armeen

Das Komitee ist der Ansicht, daß eine durchschnittliche Ermäßigung von $^1/_3$ auf die normalen Tarife zu gewähren sei. Es ersucht die Vertreter der Gesellschaft und der Armeen, gemeinsam einen Militärtarif auf einer Grundlage auszuarbeiten, die einfacher ist als diejenige für die normalen Tarife und durch die eine durchschnittliche Ermäßigung von $^1/_3$ vorgesehen wird.

Sollten sich bei der Aufstellung dieses Militärtarifs Schwierigkeiten ergeben, so könnten diese dem Komitee anläßlich seiner Anwesenheit in Berlin gegen den 20. Januar 1925 unterbreitet werden.

c. Die neuen Tarife gelten für Militärtransporte, die auf der Reichsbahn seit dem 1. September 1924 und auf den Strecken der Regie seit dem 28. Oktober 1924 ausgeführt werden.

Es wird ersucht, Pauschsummen festzustellen und es sollen auf jeden Fall die Maßnahmen ergriffen werden, um die möglichst rasche Bezahlung der Gesellschaft zu bewirken.

d. Bezahlung der für die Armeen ausgeführten Arbeiten

Die Gesellschaft hat Anspruch auf Erstattung der sachlichen und persönlichen Auslagen für diese Arbeiten und auf einen Zuschlag für allgemeine Kosten, der auch vom Publikum erhoben wird, jedoch mit einer Ermäßigung von $^1/_3$ dieses Zuschlages.

2. Fragen bezüglich des Übergangs der Regie

usw.

(nicht einschlägig).

Annexe N° 11

(Prestations de transports effectués par la Compagnie Allemande des Chemins de fer)

Accord forfaitaire du 17 mars 1925

pour la période du 1er septembre 1924 au 31 mars 1925

Annexe N° 11

Paris, le 17 mars 1925.

Accord

Entre la *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft* et les Délégués des Armées alliées il a été convenu aujourd'hui ce qui suit:

I. Les prestations de transports des troupes d'occupation, dans les territoires anciennement occupés: trafic des voyageurs y compris les suppléments pour trains express, les bagages, les wagons-salons, pour la période du 1er septembre 1924 au 31 mars 1925, ont été évaluées forfaitairement à:

2.700.000 marks (deux millions sept cent mille marks).

II. La *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft* évaluera par armée, d'après les transports effectués pendant le mois de janvier 1925, le trafic des marchandises pour les armées d'occupation, dans les territoires anciennement occupés, en tenant compte des bases arrêtées pour l'avenir.

D'ici le milieu d'avril, chaque armée recevra une proposition de forfait mensuel, établie sur ces bases et appuyée des documents, d'après laquelle le trafic des marchandises sera évalué forfaitairement pour la période du 1er septembre 1924 au 31 mars 1925.

III. Les frais de personnel et les prestations en nature pour les Armées alliées du 1er septembre 1924 au 31 mars 1925 en territoires anciennement occupés, savoir:

Les embranchements particuliers,
Les voyages à vide des voitures appartenant aux armées,
Les manœuvres spéciales,
Les frais de télégraphe et téléphone,
Les prestations de personnel,
Les locaux,
Les réparations dans les ateliers,
Les travaux de construction,
La location du matériel roulant,
Les prestations d'objets et de matières y compris la fourniture du chauffage, de l'éclairage et de l'eau,
La fourniture de documents statistiques,

ont été évalués forfaitairement à:

300.000 marks (trois cent mille marks).

Signé: **Sommerlatte.**
» **Prins.**

Signé: **Libaud.**
» **Manton.**
» **Van Buylaere.**

Anlage Nr. 11

(Transportleistungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft)

Abkommen über eine Pauschalsumme vom 17. März 1925 für die Zeit vom 1. September 1924 bis zum 31. März 1925

Anlage Nr. 11

Paris, den 17. März 1925.

Abkommen

Zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den alliierten Vertretern der Besatzungstruppen wurde heute folgender Vergleich geschlossen.

I. Die für die Besatzungstruppen in der Zeit vom 1. September 1924 bis 31. März 1925 im altbesetzten Gebiet ausgeführten Leistungen im Personen-, Gepäck- und Salonwagenverkehr (einschl. Schnellzugszuschläge) werden pauschal bewertet mit

2 700 000 ℳ (zwei Millionen siebenhunderttausend Mark).

II. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird den Güterverkehr im altbesetzten Gebiet nach den für die Zukunft festgesetzten Grundsätzen für den Monat Januar 1925 armeeweise abrechnen.

Auf Grund dieses Ergebnisses erhält jede Armee bis Mitte April einen mit Unterlagen versehenen Vorschlag über die monatliche Pauschsumme, nach welchem der Güterverkehr in der Zeit vom 1. September 1924 bis zum 31. März 1925 pauschal abgerechnet wird.

III. Die Personal- und Sachleistungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Besatzungstruppen im altbesetzten Gebiet in der Zeit vom 1. September 1924 bis zum 31. März 1925, umfassend

Leerfahrten der armeeigenen Personenwagen,
besondere Rangierleistungen,
Telephon- und Telegraphenleistungen,
Personalaufwendungen,
Privatanschlüsse,
Abgabe von Räumen,
Wiederherstellungsarbeiten in den Werkstätten,
Bauausführungen,
leihweise Abgabe von rollendem Material,
Heizung, Beleuchtung, Wasser, Ausstattungsgegenstände, Stoffe,

statistische Unterlagen,

werden pauschal bewertet mit

300 000 ℳ (dreihunderttausend Mark).

Paris, den 17. März 1925.

gez. **Sommerlatte.**
gez. **Prins.**

gez. **Libaud.**
gez. **C. Manton, Lt. Col.**
gez. **M. van Buylaere.**

Bekanntmachung, betreffend die am 30. September 1921 in Genf unterzeichnete Internationale Übereinkunft zur Unterdrückung des Frauen- und Kinderhandels. Vom 7. Juni 1925.

Die Internationale Übereinkunft zur Unterdrückung des Frauen- und Kinderhandels vom 30. September 1921 (Reichsgesetzbl. 1924 II S. 180) ist von Ungarn mit Wirkung vom 25. April 1925 ratifiziert worden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 11. Dezember 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 454).

Berlin, den 7. Juni 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
von Schubert

Bekanntmachung über den Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf einer Ausstellung. Vom 9. Juni 1925.

Der durch das Gesetz vom 18. März 1924 (Reichsgesetzbl. S. 141) vorgesehene Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen tritt ein für die vom 30. August bis 5. September 1925 in Leipzig stattfindende Allgemeine Mustermesse, für die vom 30. August bis 9. September 1925 ebenda stattfindende Technische Messe nebst Baumesse sowie für die vom 17. August bis 19. September 1925 ebenda stattfindende Ausstellung des Vereins Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken (Maschinenschau).

Berlin, den 9. Juni 1925.

Der Reichsminister der Justiz
In Vertretung
Dr. Joël

Bekanntmachung über das am 11. Oktober 1909 in Paris unterzeichnete Internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Vom 10. Juni 1925.

Dem Internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909 (Reichsgesetzbl. 1910 S. 603) ist die Republik Litauen beigetreten. Die Regierung der Französischen Republik hat die Anzeige von dem Beitritt Litauens am 27. Dezember 1924 erhalten. Das Abkommen ist demnach gemäß Artikel 13 am 1. Mai 1925 für Litauen wirksam geworden.

Für das nach Artikel 4 des Abkommens von jedem Kraftfahrzeug im internationalen Verkehre zu tragende Unterscheidungszeichen hat Litauen, das in der Zusammenstellung der Unterscheidungszeichen für die verschiedenen Länder (Anlage C des Abkommens) nicht aufgeführt ist, die Buchstaben L. T. angenommen.

Auf Grund des § 9 der mit der Bekanntmachung vom 21. April 1910 veröffentlichten Verordnung des Bundesrats über den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Reichsgesetzbl. 1910 S. 640) werden folgende durch die Anwendung des Abkommens auf Litauen erforderlich gewordene Änderungen der Anlage A und des Musters 1 der Verordnung angeordnet:

1. die Anlage A wird dahin abgeändert, daß zwischen den für Liechtenstein und Luxemburg bestimmten Querspalten eine neue Spalte eingefügt und darin unter der Überschrift „Staaten": „Litauen" und bei den „Unterscheidungszeichen": L. T. eingetragen wird.
2. im Muster 1 wird in der auf der ersten Seite befindlichen Fußnote zwischen den Worten „Liechtenstein" und „Luxemburg" das Wort: „Litauen" eingefügt.
3. die im Reichsgesetzblatt von 1910 S. 650, 651 über der Umrandung vorgesehenen Seitenzahlen des Musters 1: 22 und 23 ändern sich nach Maßgabe der Zahl der nach dem Hinzutritt Litauens zusammenzustellenden Einlageblätter.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. September 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 377).

Berlin, den 10. Juni 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
v. Schubert

Das Reichsgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen — Teil I und Teil II —. Fortlaufender Bezug nur durch die Postanstalten. Der Bezugspreis beträgt für Teil I vierteljährlich 1,50 RM, für Teil II vierteljährlich 1,00 RM. Jede (auch jede ältere) Nummer sowie jeder ältere Vierteljahrgang oder Jahrgang kann einzeln durch die Postanstalten oder unmittelbar vom Gesetzsammlungsamt, Berlin NW, Scharnhorststr. 4, bezogen werden. Der Preis wird nach Bogen berechnet.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.